

ProjektSkizzen 28

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät Herbst 2024



Titelthema

30 Jahre: Die Weichen auf Zukunft gestellt

Editorial

Drei Jahrzehnte Impulse für die Mobilitätswende

30 Jahre Planersocietät. Was für eine Entwicklung. Ganz ehrlich: das hatte ich vor 30 Jahren nicht erwartet.

30 Jahre Planersocietät – Grund genug zu rückzublicken auf die ersten Schritte, steigende Ansprüche, ein wachsendes Team, gemeinsame Erlebnisse und schöne Erfolge. Wir haben viel lernen dürfen in diesen 30 Jahren, wertvolle Erfahrungen gesammelt, die uns heute und in der Zukunft helfen.

30 Jahre Planersocietät – Grund genug vor allem nach vorn zu schauen: Woran arbeiten wir aktuell, welche Themen werden uns in den nächsten Jahrzehnten fordern?

Die folgenden Seiten geben in einem Inter-

view einen kleinen Einblick, wie wir interdisziplinär und Hand in Hand mit unseren Auftraggebern Impulse für eine Stadt für Menschen setzen, indem wir für jedes Projekt individuell das beste Konzept entwickeln. Ein Text zur Bedeutung der Kommunikation – längst elementar für die Verkehrsplanung – und Bilder unserer 30-Jahr-Feier runden die Berichterstattung zum Jubiläum ab.

Einen wichtigen Schritt, um auch künftig exzellent aufgestellt zu sein und die Planersocietät gemeinsam weiterzuentwickeln, vollziehen wir mit der Erweiterung der Geschäftsführung Anfang nächsten Jahres.

Im Heft finden Sie weitere aktuelle Themen

zu den Neuerungen rund um SUMP, zum Gehwegparken-Urteil, zur Frage, ob beim ÖPNV Takt oder Tempo wichtiger ist und und und.

Wir freuen uns über Rückmeldungen und wünschen eine anregende Lektüre! Ihr

Michael Frehn



Michael Frehn
Dr.-Ing. Stadtplaner AKNW
Verkehrsplaner SRL
Geschäftsführer
Tel: 0231/999970-10
frehn@planersocietaet.de

Inhalt



2 Editorial

Titelthema:

30 Jahre Planersocietät

3-6 Für Morgen, für Menschen: Mobilität gestalten

7 Organisationsberatung für Kommunen:
Einstellen auf die Verkehrswende

8-9 Kommunikation mit Konzept: Den Dialog gestalten

10-11 Urteil des BVerwG zum Gehwegparken:
Kommunen müssen jetzt handeln

12-13 SUMP: Europa verpflichtet zur nachhaltigen Planung

14-15 ÖPNV-Konzepte: Erschließung, Takt oder Tempo?

16-17 Visualisierungen: Bilder aus der Zukunft

18 Kurznachrichten aus der Planersocietät:
Modal Split, Gold, neues Büro, Wissenscamp

19 Radverkehrsförderung per Erlass:
Neue Möglichkeiten, Netzlücken zu schließen

20 Aktuelle Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge

21 STVG + StVO: Ein Schritt in die richtige Richtung

22-23 Lieblingsorte

24 Neues Personal, Glosse, Kontakt

Impressum

Herausgeber:
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konzeption & Redaktion
Dr. Michael Frehn, Gernot Steinberg, Christian Bexen,
Philipp Hölderich (alle V. i. S. d. P.), Lorenz Redicker

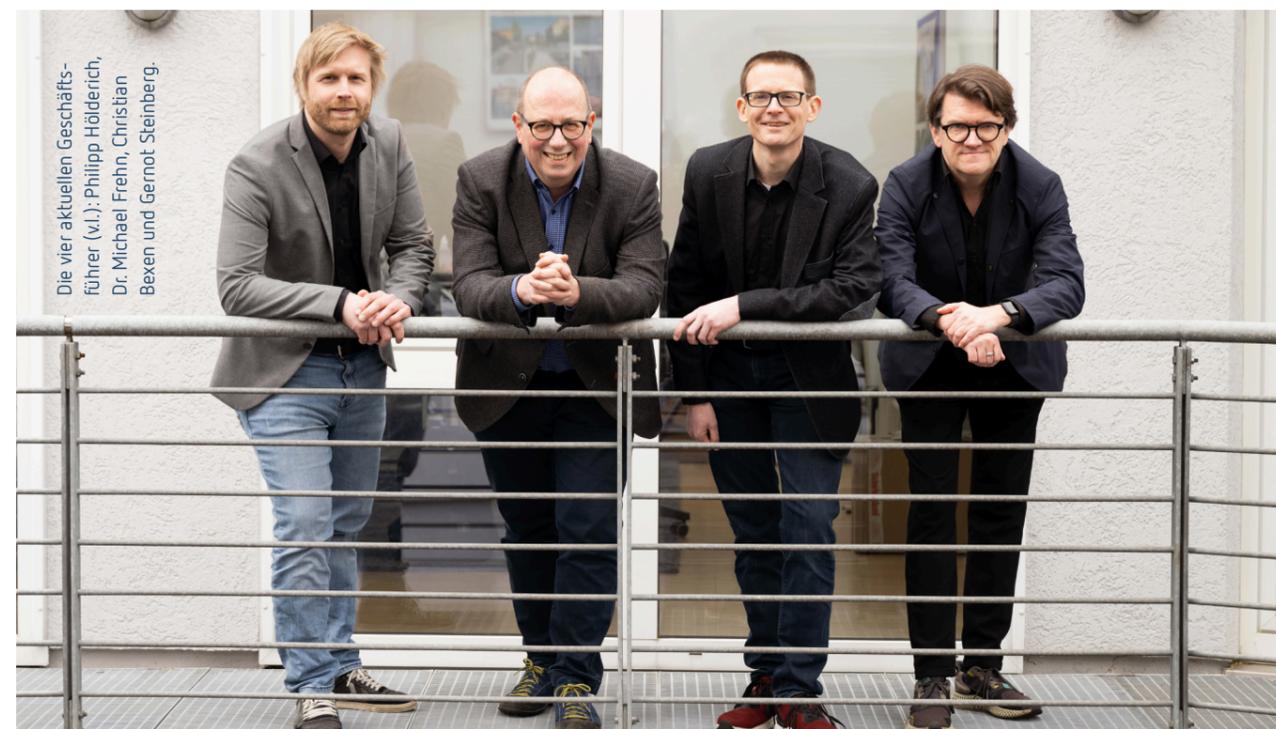
Bildnachweis
Soweit nicht anders vermerkt:
Alle Bilder Planersocietät

Druck: Clasen Media Service GmbH, Düsseldorf
Auflage: 2100



Personenbezeichnungen
In der Wortwahl werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind alle Geschlechter angesprochen.

ProjektSkizzen ist eine Zeitschrift der Planersocietät. Sie erscheint jährlich. Falls Sie die Zeitschrift nicht weiter beziehen möchten oder weitere Exemplare benötigen, benachrichtigen Sie uns bitte per E-Mail: info@planersocietaet.de



Für Morgen, für Menschen: Mobilität gestalten

30 Jahre Planersocietät, über 1300 erfolgreiche Projekte – das sind auch 30 Jahre Aufbau einer Unternehmenskultur, deren Eckpfeiler seit Anbeginn die gleichen sind: Offenheit, flache Hierarchien, Vertrauen und Verantwortung, Leidenschaft für die Sache sowie integriertes Denken und Arbeiten.

Michael, Du hast die Planersocietät 1994 mit mehreren Kommilitonen gegründet. Wie kam es dazu?

Michael Frehn: Gestartet sind wir mit einer Handvoll motivierter, kreativer Köpfe im kleinen Büro im Union-Gewerbehof, einem Existenzgründerzentrum. Daraus haben sich erste Forschungsprojekte und erfolgreiche Wettbewerbsergebnisse

ergeben. Inhaltlicher Anspruch war, Verkehr, Städtebau und Umwelt gemeinsam zu betrachten und integriert zu planen. Das war in den 90ern nicht Standard. Gleichzeitig ging es uns darum, Partizipation und Beteiligung möglichst früh in den Planungsprozess aufzunehmen und uns offen mit den verschiedenen Ansprüchen und Interessen auseinanderzusetzen. Wir

haben schon damals das Ziel Verkehrswende in den Blick genommen, ohne dass man das schon so politisch äußern konnte. Hier hat sich einiges getan.

Gernot, Du kamst 1998 hinzu ... Gernot Steinberg: Michael und ich kannten uns von einer gemeinsamen Arbeit an der Uni und er hat mich dann gefragt, ob

1994 Michael Frehn gründet mit Elke Plate die Planersocietät

1995

Das Büro im Union Gewerbehof erhält einen Internetanschluss

1998 Gernot Steinberg fängt bei der Planersocietät an Es gibt insgesamt sechs Beschäftigte



Impressionen der 30-Jahr-Feier

Wer hart arbeitet, darf auch feste feiern. Oder war es andersherum? Mit über 230 Gästen in den neuen Büroräumen haben wir mit aktuellen und ehemaligen Kolleg:innen, mit Kooperationspartner:innen und Auftraggeber:innen gefeiert. Danke, es war ein schönes Fest!

Fotos: © Sabine Plöttner



Organisationsberatung für Kommunen

Einstellen auf die Verkehrswende

Ziele und Anforderungen sind oftmals ambitioniert, Thema und Maßnahmen im Einzelnen umstritten, Fachpersonal ist knapp. Verwaltungshandeln ist oft mühsam, von vielen Beteiligten und Ebenen geprägt. Gute Mobilitätskonzepte werden mit großem Elan angegangen, verkümmern aber dann in Schreibtischschubladen. Aus Bürgersicht eher kleinere Maßnahmen, wie die Anlage eines Fußgängerüberwegs, dauern oftmals Jahre. Gleichzeitig fordern Politik und Bürgerschaft mehr Tempo. Die Planersocietät berät Kommunen, wie sie die Verkehrswende optimal gestalten können.

Mit dem Beschluss zum Mobilitätskonzept beginnt für die Verwaltung ein gewaltiger Arbeitsprozess. Ein Mobilitätskonzept sollte deshalb auch zur erforderlichen Personalausstattung möglichst konkrete Aussagen treffen, Vorschläge für eine ämterübergreifende Zusammenarbeit machen. Wir können dabei sowohl von guten Beispielen aus anderen Bereichen wie auch anhand anderer Städten lernen.

Große Herausforderungen

Die Gestaltung der Verkehrswende ist eine komplexe Aufgabe. Sie muss entschlossen und mit vereinten Kräften angegangen werden. Eine kommunale Verkehrswende bedarf eines sachlich überzeugenden Mobilitätskonzeptes, das eine Strategie aufzeigt, das einen Haltungswechsel voraussetzt und durch eine passende Organisation der Verwaltung unterstützt werden sollte. Es ist als Gemeinschaftswerk vieler Beteiligter anzusehen. Ownership eines Konzeptes bei vielen Beteiligten ist ein wichtiger Schlüsselfaktor für gemeinsames

Handeln. Grundsätzlich ist die kommunale Verkehrswende als längerfristiger, komplexer Lernprozess zu organisieren.

Eine Umorganisation der Verwaltung kann eine erfolgreiche Umsetzung unterstützen. Wir haben Bausteine einer Strategie- und Organisationsberatung entwickelt, die Kommunen helfen sollen, sich auf Change-Management-Prozesse einzustellen. Ein gemeinsamer Verwaltungsworkshop mit der Leitungsebene kann Verständnis für eine klare Zielrichtung vermitteln, ebenso können Hemmnisse oder unterschiedliche Sichtweisen auf den Tisch gebracht sowie Vorschläge erarbeitet werden, wie eine Verwaltung den Umsetzungsprozess besser organisieren kann.

Aus unserer Sicht bedarf es zur erfolgreichen Umsetzung vor allem dreier Dinge:

- Zum einen einer **starken Führung**, die mit Überzeugung und Rückgrat agiert, gerade auch bei politischem Gegenwind.
- Zweitens braucht es einer **koordinie-**



Michael Frehn

Dr.-Ing. Stadtplaner AKNW
Verkehrsplaner SRL
Geschäftsführer

Tel: 0231/999970-10
frehn@planersocietaet.de



Meike Othengrafen

Dr.-Ing.
Raumplanerin

Tel: 0231/999970-47
othengrafen@planersocietaet.de

renden Stelle, die zusammen mit dem Team die Umsetzung koordiniert, kontrolliert und begleitet. Die Person oder das Team sollte mit einer ämterübergreifenden Steuerungsgruppe auch in andere Bereiche wirken und sich austauschen. Zudem begleitet sie den Prozess durch Evaluation und Monitoring. Und drittens bedarf es einer **fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit**, da viele Maßnahmen mit unterschiedlich zugeordneten Verantwortlichkeiten umzusetzen sind. Hier sind viele Ämter und Abteilungen, auch mit unterschiedlichen Interessen, mitzunehmen.

In einer Klein- und Mittelstadt ist das sicherlich einfacher zu organisieren als in einer stärker ausdifferenzierten Großstadt. Trotzdem sind hier optimale Strukturen zu schaffen, da Verkehrsplanung häufig wenig koordiniert abläuft. Insgesamt ist hier ein umfassender Change-Management-Prozess einzuleiten.

Wir unterstützen die Kommunen durch Strategie- und Organisationsberatung, Moderation vorbereitender Workshops, gemeinsame Prozessevaluation. Dabei haben wir gute Erfahrungen gemacht, konkrete Vorschläge für eine effiziente und schrittweise Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes zu entwickeln. Dabei muss auch der Umgang mit möglichen Hemmnissen bzw. die Frage, wie diese Hemmnisse vermieden werden können, thematisiert werden.

Christian Bexen steigt als geschäftsführender Partner ein **2020**

Die Mitarbeitendenzahl übersteigt erstmals die Zahl von 50
Der Digitale Dienstag wird zu Beginn der Pandemie als Online-Diskussion eingeführt. Er hat inzwischen über 40-mal stattgefunden

In Hamburg wird ein Projektbüro bezogen, es ist dem Standort Bremen angeschlossen

2021

Philipp Hölcherich wird vierter geschäftsführender Partner

2022

Die Planersocietät wird in eine GmbH umgewandelt

Sie hat inzwischen 80 Mitarbeitende

2023

Der Bürostandort in Dortmund wird zu klein. Die Planersocietät bezieht neue Büroräume im PhoenixWerk auf Phoenix West

2024

Feier zum 30-jährigen Jubiläum im neuen Büro

Kommunikation mit Konzept

Den Dialog vielfältig gestalten

Konzepte erarbeiten, Strategien entwickeln, Ziele definieren – zahlreiche Ergebnisse unserer Arbeit entstehen gemeinsam mit Menschen. Zusammen mit Auftraggeber:innen, mit Politik und Verwaltung, mit der Öffentlichkeit. Die Kommunikation mit all diesen Menschen und Institutionen muss zielgerichtet gestaltet und durchgeführt werden.

Es gibt sehr viele und sehr unterschiedliche Arten der Kommunikation und Beteiligung, die von der Bereitstellung von Informationen bis zum persönlichen Austausch in kleinen Gruppen alles umfassen: Große Veranstaltungen für die Öffentlichkeit, kleine Workshop für bestimmte Zielgruppen, Planungsspaziergänge oder -radtouren, Broschüren für die Öffentlichkeit, Zusammenfassungen für die Politik oder auch umfassende Planwerke für die Verwaltung.

Wie in einem Projekt kommuniziert wird, ist abhängig von Inhalten, Zielen und der spezi-

fischen Situation vor Ort. Die Folge: Für jedes Projekt wird ein individueller Fahrplan für die Kommunikation mit den Akteuren und die Beteiligung mit der Öffentlichkeit entwickelt. Wie das in der Praxis aussehen kann, stellen wir Ihnen an fünf Beispielen vor.

- **Beteiligungsveranstaltungen:** Bürgerforum, Planungsspaziergang oder -radtour, Online-Beteiligung
- **Handbuch**
- **Bericht** für die Verwaltung, in Form eines Steckbriefes
- **Broschüre** für die Öffentlichkeit
- **Projektbegleitende Internetseite**



Handbuch

Ein Handbuch kann als themenbezogenes Nachschlagewerk Interessierten einen leichten Überblick und wichtige Informationen zu einem Thema liefern. Zielgruppe ist in der Regel ein begrenzter Personenkreis, etwa Planer:innen in den Stadtverwaltungen, wie beim oben gezeigten Handbuch Mobilstationen des Zukunftsnetz Mobilität NRW.



Meike Othengrafen
Dr.-Ing.
Raumplanerin

Tel: 0231/999970-47
othengrafen@planersocietaet.de



Beteiligungsveranstaltungen

Öffentlichkeitsveranstaltungen (großes Bild links **Mobilitätsforum** Lüneburg) eignen sich sehr gut etwa zum Auftakt eines umfassenden Verkehrsprojektes. Die Bürger:innen werden über das Projekt informiert und können Wünsche und Anregungen formulieren – im Plenum oder an themenorientierten Arbeitstischen. Häufig wird auf einem Forum der Startschuss für eine **Online-Beteiligung** gegeben. Wer die Öffentlichkeitsveranstaltung verpasst hat, kann sich hier äußern, wer dabei war, im Nachhinein Dinge formulieren.



Eine **Planungsradtour** (hier: auch Lüneburg) ist ein themenspezifisches Beteiligungsinstrument, bei dem ausgewählte Problempunkte mit Vertreter:innen der Verwaltung und mit Bürger:innen vor Ort untersucht werden. Ähnlich funktioniert auch ein **Planungsspaziergang**.



Broschüre

Die in der Regel für die Verwaltung konzipierten Endberichte zu Verkehrskonzepten sind teils sehr umfassend (150 und mehr Seiten). In einer Broschüre (hier: Lebenswerte Stadt Stuttgart, 24 Seiten mit vielen Karten) für die Öffentlichkeit fassen wir zum Beispiel einen Endbericht zu einem Verkehrskonzept anschaulich und kurz zusammen. Das macht komplizierte Planungen für die breite Bevölkerung oft erst zugänglich und verständlich, auch Politik und Verbände profitieren von solchen Kurzfassungen. Sie erleichtern letztlich

B Radverkehr
B1 Radwegeinfrastruktur ausbauen, qualifizieren und modernisieren

Kurzbeschreibung
Mit dem weitergehenden Infrastrukturausbau sowie der Optimierung bestehender Radverkehrsinfrastruktur wird die Grundraussetzung der alltäglichen Nutzung des Fahrrads gefördert.

Handlungsschritte
• Systematische Überprüfung der Regel-Konformität (StVO, RStVO, ERA) der Radverkehrsanlagen durch die Bausträger als Daueraufgabe
• Erstellung von Bedarfsplänen für Investitionen in die Radverkehrsanlagen
• Identifizierung von Mängeln
• Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs an Knotenpunkten, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren
• Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit
• (Weiter-)Entwicklung geeigneter bezirklicher Routen für die Bevorrechtigung (siehe auch Priorität-HH) sowie Entwicklung von Veloroutennetzen
• Prüfung aller Einbahnstraßen auf die Zulässigkeit der Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr

Zusammenfassung

Handlungsfeld	Radverkehr
Verantwortung	
Programmat. / Pkt. / Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	
Wirkungsbereich / Bezirk	
Weitere Akteure	LSGS, ÖPNV, Bstark
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	hoch

Untergeordnete Maßnahmen

Maßnahme	Verantwortung
B1.1 Bezirksroutennetz – Lückenschluss	L1 L2 L3
B1.2 Velorouten – Ausbau	L1 L2 L3
B1.3 Anbindung der Nachbargemeinden an das Radverkehrsnetz	L1 L2 L3
B1.4 Verkehrssichere Knotenpunktgestaltung	L1 L2 L3

Mit der direkten grenzüberschreitenden Anbindung der Nachbargemeinden an das Radverkehrsnetz der Stadt Hamburg erfolgt ebenfalls der fließende und lückelose Übergang von Altona in das Umland bzw. in die andere Richtung. Neben der Zielgruppe der Pendler:innen spielt dies ebenfalls für Freizeit- und Tourismusverkehre eine wichtige Rolle.

Mit Blick auf wichtige Achsen und für ein möglichst sicheres Vorkommen im Radverkehr gilt es zudem, die Knotenpunkte analog zum Fußverkehr für Radfahrende verkehrssicher zu gestalten.

Steckbriefe

In Maßnahmensteckbriefen wie hier im Beispiel Klimaschutzteilkonzept HH-Altona stellen wir Maßnahmen so umfassend wie nötig und so kurz wie möglich dar – oft übersichtlich auf nur einer Seite. Neben der Beschreibung der Inhalte, Ziele und Zwecke sind in der Regel auch notwendige Schritte hin zu einer Umsetzung der Maßnahme enthalten. Zudem werden – meist grafisch in übersichtlicher Form – Zeitrahmen, Kosten, Priorisierung, Potenziale, vielleicht auch eine kurze Einschätzung und Ähnliches dargestellt. Die Steckbriefe sind dabei über die verschiedenen Maßnahmen hinweg vergleichbar aufgebaut. Das ermöglicht die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander und den Interessierten eine schnellere Einordnung.

WILLKOMMEN BEIM INTEGRIERTEN MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE KREISSTADT UNNA

Aktuelles
Juni 2024
Entwurf zum Endbericht online [Mehr...](#)

Oktober 2023
Öffentliche Diskussion von Maßnahmen [Mehr...](#)

Mobilität prägt unser tägliches Leben. Ob mit dem Fahrrad, zu Fuß, dem Auto oder mit Bus und Bahn – tagtäglich werden eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt. Um die Kreisstadt Unna zukunftsweisend auszurichten und um wertvolle Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der

Projektbegleitende Internetseite

Mit einer eigenen Internetseite haben wir für die Kreisstadt Unna die komplexen Inhalte des Mobilitätskonzeptes transportiert. Eine solche Seite kann zu einer umfassenden Informationsplattform rund um ein Mobilitätsprojekt entwickelt werden. Sie kann Informationen zum Projekt, zu dessen Prozess und Inhalten enthalten. Hier werden sowohl Zwischenstände, Pressemitteilungen, Protokolle öffentlicher Veranstaltungen als auch anstehende Termine veröffentlicht. Zudem kann die Seite Ausgangspunkt für eine Online-Beteiligung und für interaktive Beteiligungsmöglichkeiten sein, etwa eine Online-Karte.

Die Kommunen müssen jetzt handeln

Es ist ein Urteil mit Signalwirkung: In letzter Instanz hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im Juni entschieden, dass Kommunen „bei einer erheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Gehwegbenutzung“ gegen das Gehwegparken vorgehen müssen. Sie dürfen dabei zunächst ein Parkraumkonzept erarbeiten und darin Prioritäten für die am stärksten betroffenen Quartiere festlegen. Anwohnende haben also keinen Anspruch auf ein unmittelbares Einschreiten vor der eigenen Haustür. Aber die Städte und Gemeinden müssen handeln, sie können das Problem nicht einfach aussitzen. Nichtstun ist keine Option mehr.



Gehwegparken - hier in Bremen - ist zwar oft verboten, doch wird dieser Regelverstoß vielfach nicht geahndet, sondern stillschweigend akzeptiert. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat dieser Praxis jetzt endgültig einen Riegel vorgeschoben.



Thomas Mattner
Dipl.-Ing. Raumplanung
Verkehrsplaner
Tel.: 0231/999970-15
mattner@
planersocietaet.de

Das illegale Gehwegparken ist bundesweit weit verbreitet, es hat sich über Jahrzehnte als eine Art Gewohnheitsrecht durchgesetzt. Dem hat das Leipziger Gericht einen Riegel vorgeschoben. „Das Bundesrecht ist eindeutig, aber in der gesamten Republik wird es einfach ignoriert und nicht vollzogen“, sagte der Präsident des Oberverwaltungsgerichts (OVG Bremen), Peter Sperlich, während der Verhandlung vor dem OVG. Und ergänzte: „Ich kenne keine vergleichbare Situation.“ In dem Verfahren von Anwohnenden gegen die Freie Hansestadt Bremen ging es um aufgesetztes Gehwegparken; faktisch und juristisch aber besteht hier kein Unterschied zum Abstellen des ganzen Fahrzeugs auf dem Gehweg.

Drittschützende Wirkung

Gehwege gehören dem Fußverkehr, die Straßenverkehrsordnung ist hier eindeutig. §12 Absatz 4 der StVO besagt: „Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen [...] zu benutzen“ Und §12 Absatz 4a ergänzt: „Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg, zu benutzen.“ Heißt: nur mit einer ausdrücklichen Erlaubnis, also einer verkehrsrechtlichen Anordnung und einer entsprechenden Beschilderung, darf auf dem Gehweg

geparkt werden. Dabei hat auch das oberste Gericht festgelegt: Das Gehwegparkverbot der Paragraphen 12 Abs. 4 und 4a hat eine sogenannte drittschützende Wirkung, Anwohnende können sich darauf berufen. Allerdings, so das Gericht mit Sitz in Leipzig, nur auf dem „eigenen“ Straßenabschnitt (bis zur nächsten Einmündung) und der eigenen Straßenseite.

„Dauerhaft eine unzumutbare Funktionsbeeinträchtigung“

Klar ist die Rechtslage jetzt für die Kommunen. Die schriftliche Begründung des Leipziger Urteils (Az.: 3 C 5.23) liegt seit Ende September vor, inhaltlich ist das Urteil des OVG Bremen ((13.12.2022 / Az.: 1 LC 64/22) weitgehend bestätigt worden. Einerseits sind die Kommunen zum Handeln verpflichtet, „wenn flächendeckend und dauerhaft eine für den Betroffenen unzumutbare Funktionsbeeinträchtigung des Gehweges eintritt“. Andererseits hat die Straßenverkehrsbehörde dabei einen Ermessensspielraum.

Die Pauschalaussage des OVG, eine unzumutbare Funktionsbeeinträchtigung des Gehwegs liege bei einer „verbleibenden nutzbaren Restgehwegbreiten von [...] weniger als 1,50 m auf annähernd der gesamten Länge der vorhandenen Gehwege“

vor, lässt das BVerwG aber nicht gelten: „Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.“ Stattdessen gibt das Gericht einige Hinweise: „Von Bedeutung sind u. a. die verbleibende Gehwegbreite, die Länge der Verengung, das Verhältnis der verbotswidrig in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten sowie die Dauer der Beeinträchtigungen.“ Auch habe das OVG zu Recht „die Folgen des verbotswidrigen Parkens für Personen im Rollstuhl und mit Kinderwagen in den Blick genommen“. Dass die Regelwerke eine Gehwegbreite von 2,50 Meter vorsehen, spielt im Urteil keine Rolle.

Städte und Gemeinden sollten nun zügig handeln. Reicht ein Anwohner Klage ein, müssen sie reagieren und das Parken neu ordnen. Denn der vom BVerwG zugestandene Ermessensspielraum trägt nur so lange, wie die Kommune das Konzept für ein stadtweites Vorgehen „tatsächlich und nachvollziehbar verfolgt“.

Blech, wohin das Auge reicht

Das illegale (und oft auch das legalisierte) Gehwegparken ist in vielen Städten, aber auch in den Dörfern in den vergangenen Jahren immer mehr zum Problem gewor-



»Das Bundesrecht ist eindeutig, aber in der gesamten Republik wird es ignoriert und nicht vollzogen.«

Peter Sperlich
Präsident OVG Bremen

den. Während viele Boomer in ihrer Kindheit noch auf den Straßen Fußball oder Fangen spielen konnten, weil parkende Autos die Ausnahme waren, sind heute selbst Neben- und Wohnstraßen No-go-Areas. Blech, wohin das Auge reicht. Die Zahl der Autos wächst und wächst. 49,1 Millionen Pkw sind in Deutschland zugelassen (Stand: 1.1.2024), im Jahr 2008 waren es 8 Millionen weniger. Hinzu kommt, dass die Autos breiter und länger werden. Allein das Längenwachstum der vergangenen 20 Jahre um 20 Zentimeter bedeutet etwa für die Stadt Dortmund, dass 60 Kilo-

meter zum Parken geeignete Straßen hinzukommen müssten, um das zu kompensieren. Andersherum: Durch längere Autos sind in Dortmund 3.000 Pkw-Parkplätze am Straßenrand verloren gegangen.

Nicht gewachsen ist der Straßenraum in den Bestandsquartieren, im Gegenteil: Wünsche und Ansprüche zur Nutzung steigen: Hier eine Fahrradstraße, dort Außen-gastronomie, Sitzbänke, Spielgeräte für Jung und Alt, mehr Grün für Umwelt und Verschattung – all das benötigt Platz. Fußwege sind zudem oft zugestellt mit Werbeaufstellern, Parkautomaten, Fahrrädern, E-Scootern, Ladesäulen, Mülltonnen. Vor allem aber mit Autos.

Erst einmal Ordnung schaffen

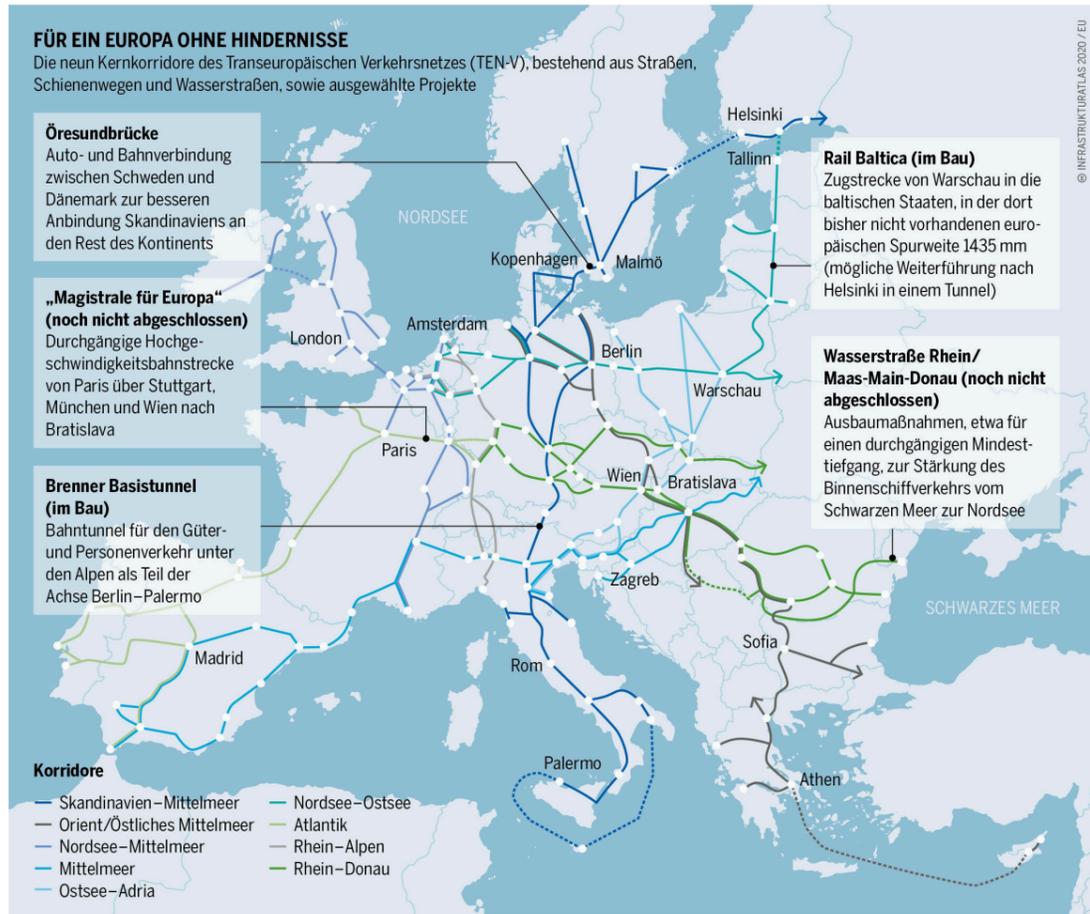
Parkraumkonzepte können hier vor allem erst einmal Ordnung schaffen, das fordert auch das Bundesverwaltungsgericht. Sie können, sofern politisch gewünscht, Nutzergruppen bevorzugen, etwa Bewohnende, denen über das Bewohnerparken mehr Rechte als Besucher:innen und Beschäftigten eingeräumt werden. Oder sie können Straßen vom ruhenden Verkehr entlasten, Platz schaffen für den Umweltverbund oder für eine ansprechende Gestaltung. Immer häufiger sollen (und können) Parkraumkonzepte auch das öffentliche Parkraumangebot vergrößern, nicht am

Straßenrand, aber z. B. durch Anreize zur Mehrfachnutzung privater Stellplätze (von Supermärkten, Arbeitgebern außerhalb der Öffnungs- /Arbeitszeiten) oder die Errichtung von Quartiersgaragen.

StVO gibt Städten mehr Spielraum

Die neue Straßenverkehrsordnung gibt den Kommunen dabei mehr Spielraum. So kann bereits bei drohendem Parkraum-mangel Bewohnerparken angeordnet werden. Sollen mit dem Bewohnerparken in einem städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzept negative Auswirkungen auf die Umwelt oder die städtebauliche Entwicklung der Kommune vermieden werden, ist eine Anordnung auch ohne bestehenden oder drohenden Parkraumangel zulässig.

Die Planersocietät berücksichtigt all dies in Parkraumkonzepten und Gutachten. Neben unserer integrierten Sichtweise und Berücksichtigung des Zusammenspiels von Parken und anderen Ansprüchen an den öffentlichen Raum entwickeln wir Analysetools und Methoden zur Bewertung des Parkdrucks, zur Abschätzung privater Angebote und zur Priorisierung von Straßenräumen. Damit bieten wir unseren Auftraggebern optimale Daten und Argumentationshilfen zur zukunftsfähigen Gestaltung des öffentlichen Raums und zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr.



Von Appenzeller/Hecher/Sack - Infrastrukturalas 2020
<https://www.boell.de/de/infrastrukturalas>, CC BY 4.0
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=102700375>

Transeuropäische Netze und SUMP

Europa verpflichtet zur nachhaltigen Planung

In seiner letzten Plenarsitzung der Legislaturperiode hat das EU-Parlament am 17.04.2024 die „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ beschlossen – und das weitgehend unbeachtet von der Öffentlichkeit. Dabei hat diese Verordnung weitreichende Auswirkungen auf viele Städte und auf das Leben der Menschen in der EU.

Bereits im Vertrag von Maastricht wurde der Europäischen Union die Aufgabe übertragen, transeuropäische Netze (TEN) in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie auf- und auszubauen. Und so wurden 1996 gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) formuliert. Der Schwerpunkt lag dabei auf umweltfreund-

lichen Verkehrsträgern, insbesondere auf Eisenbahnprojekten. Erstmals im Jahr 2004 und erneut 2013 wurde die TEN-V-Leitlinie überarbeitet.

Die neueste TEN-V-Richtlinie (der Europäische Ministerrat gab im Juni endgültig grünes Licht) sieht noch einmal deutliche Weiterentwicklungen vor. Ziel der Überar-

beitung war eine wirksamere Gestaltung des TEN-V hinsichtlich nachhaltigerem Verkehr sowie verstärkter Multimodalität und Interoperabilität. Außerdem sollte eine nahtlose EU-weite Konnektivität im gesamten Netz und den städtischen Knoten gefördert und die Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel und anderen externen Risiken gesteigert werden. In

diesem Sinne sollte durch die Überarbeitung die Dekarbonisierung des Verkehrs im Einklang mit dem Ziel einer 90-prozentigen Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 – wie im europäischen Green Deal vorgesehen – gefördert werden.

All diese theoretischen und europäischen Zusammenhänge kumulieren für uns Planende im Allgemeinen und auch die Planersocietät im Speziellen in den Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Denn die TEN-V und die SUMP stehen in engem Zusammenhang, da sie sich gegenseitig ergänzen und unterstützen. Ganz wichtig für die Kommunen: Gemäß der neuen TEN-V-Verordnung der EU müssen alle städtischen Knoten bis 2027 einen SUMP erstellen, also einen verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifenden integrierten und langfristigen Plan, der insbesondere den Weg zur emissionsfreien Mobilität fördern soll. Dabei werden die städtischen Knoten explizit in Anhang II der Verordnung genannt. In Deutschland betrifft dies insgesamt 78 Kommunen, in ganz Europa 430. Haben solche Städte bereits Mobilitätskonzepte in der jüngeren Vergangenheit erstellt, so sollte geprüft werden, ob diese den SUMP-Kriterien entsprechen. Ganz konkret sind diese Kriterien – neben der Verfügbarkeit einer Infrastruktur für das Aufladen und Betanken mit alternativen Kraftstoffen – Vorgaben, die bis zu bestimmten Zeitpunkten erfüllt sein müssen:

Bis zum 31. Dezember 2025:

- Annahme eines Plans für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP)
- Erhebung und Übermittlung von Daten zur städtischen Mobilität (u. a. CO₂-Emissionen, Unfälle, Modal Split, Luftschadstoff- u. Lärmbelastung) für jeden städtischen Knoten an die Kommission

Bis zum 31. Dezember 2030:

- Personenverkehr: nachhaltige, nahtlose und sichere Verbindung zwischen Schienen-, Straßen-, Luftverkehrsinfrastruktur, den aktiven Verkehrsträgern und ggf. der Binnenschiffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur



- für den Personenverkehr: die Möglichkeit für Passagiere, über multimodale digitale Mobilitätsdienste auf Informationen zuzugreifen, Reisen zu buchen, zu bezahlen und ihre Tickets abzurufen
- Güterverkehr: nachhaltige, nahtlose und sichere Verbindung zwischen Schienen-, Straßen- und ggf. Binnenschiffahrts-, Luft- und Seeverkehrsinfrastruktur sowie geeignete Verbindungen zu Logistikplattformen und -einrichtungen
- Aufbau multimodaler Personenverkehrsknoten zur Erleichterung von Anbindungen auf der ersten und letzten Meile mit mindestens einer Ladestation für schwere Nutzfahrzeuge

Bis zum 31. Dezember 2040

- Aufbau mindestens eines multimodalen Güterterminals.

Viele Erfahrungen mit SUMP

Die Planersocietät hat bereits mit vielen verschiedenen Städten SUMP oder an deren Prinzipien angelehnte Mobilitätskonzepte erstellt. Wir unterstützen Kommunen bei der Erstellung von SUMP und nachhaltigen Mobilitätskonzepten. Wichtige Fragen dabei sind: Wie müssen sie strategisch vorgehen? Wie können Zukunftsthemen gut aufgenommen werden? Wie kann ein handhabbarer Rahmen für die künftige Verkehrsentwicklung erarbeitet werden? Und wie kann ein effizienter und zugleich zielführender Dialogprozess mit der ganzen Stadtgesellschaft organisiert werden?

SUMP beinhalten eine integrative und partizipative Planungsweise, bei der verschiedene Interessengruppen (Bürgerschaft, Unternehmen, öffentliche Behörden) eingebunden werden, um eine gemeinsame Vision für die Mobilität in der Stadt zu entwickeln. SUMP zielen darauf ab, alle As-

pekte des Stadtverkehrs zu berücksichtigen und nachhaltige Alternativen zu fördern.

Gerne beraten wir in allen Fragen rund um das Thema SUMP:

1. Einwerben von Fördergeldern und Ausschreibung:

Die Aufstellung von SUMP wurde 2023 und 2024 vom BMDV gefördert. Ob eine Förderung auch darüber hinaus stattfinden wird, ist aktuell nicht klar. Gerne unterstützen wir in allen Prozessen rund um Fördergelder und Antragstellung, aber auch darüber hinaus.

2. (Daten-)Analyse und -bereitstellung:

Wir können der Stadt umfassende (Daten-)Analysen über den aktuellen Verkehr, die Infrastruktur sowie Mobilitätsmuster zur Verfügung stellen. Durch den Einsatz von fortschrittlicher Technologie können wir wertvolle Einblicke gewinnen und der Stadt helfen, fundierte Entscheidungen zu treffen.

3. Beratung und Expertise:

Unsere Expert:innen stehen der Stadt zur Seite. Wir unterstützen bei der Erstellung und Implementierung Ihres SUMP, bieten Schulungen an und helfen, bewährte Verfahren und internationale Standards zu übernehmen.

4. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung:

Wir fördern die Beteiligung der Bürger durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und partizipative Workshops. So stellen wir sicher, dass die Bedürfnisse und Wünsche der Einwohner:innen in den Plan einfließen.

Durch diese Maßnahmen tragen wir dazu bei, dass die Stadt ihren SUMP erfolgreich entwickelt und umsetzt, was zu einer verbesserten Lebensqualität, reduzierten Emissionen und einer nachhaltigeren städtischen Mobilität führt.



Dennis Jaquet
 M. Sc. Raumplanung
 Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-25
jaquet@planersocietaet.de

ÖPNV-Konzepte und Nahverkehrspläne

Erschließung, Takt oder Geschwindigkeit?

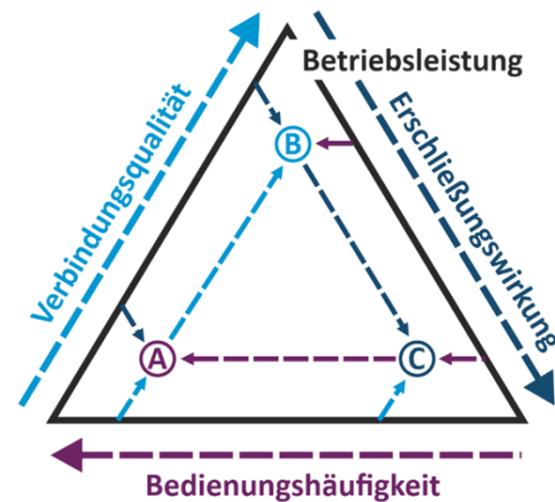
In Zeiten von ambitionierten Zielsetzungen einerseits und vielfältigen Restriktionen andererseits ist bei der Entwicklung des ÖPNV eine Gratwanderung notwendig. Nahverkehrspläne und ÖPNV-Konzepte auf lokaler oder regionaler Ebene müssen dabei Antworten liefern – auch auf unbequeme Fragen.

Der ÖPNV in Deutschland kommt aus unruhigen Zeiten. Das auch von lokalen Akteuren ausgerufen Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 mithilfe einer Angebotsoffensive erschien in Zeiten des Lockdowns unmöglich. Die Rückgewinnung verlorener Fahrgäste rückte in den Vordergrund – nicht mehr durch eine Angebotsausweitung, sondern vielmehr durch die Schaffung von Tarifierenzen, die letztlich in der Einführung des Deutschlandtickets mündeten.

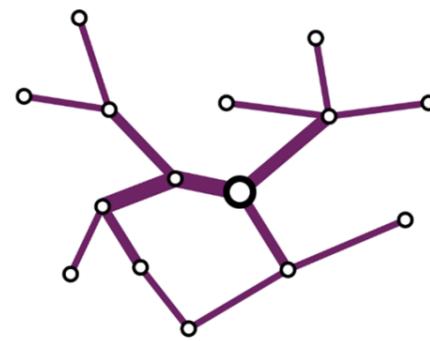
Die Überlagerung von Angebots-offensive und Tarifreform erscheint aus Fahrgastsicht wie eine wahr gewordene Utopie: Dichtere Takte, längere Bedienungszeiträume, mehr Verbindungen bei einem unschlagbar günstigen Preis – im ganzen Land. Seitens der verantwortlichen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entsteht hingegen eine immer größere Not

zwischen weniger Einnahmen und größer werdenden Ansprüchen. In Zeiten von Personal- und Geldmangel gilt es, den Betrieb möglichst ohne Beeinträchtigungen oder Angebotskürzungen aufrecht zu erhalten, was nicht überall gelingt. Der Fahrgast hingegen, wegen günstiger Angebote und hoher Qualitätsversprechen auf den ÖPNV umgestiegen, erlebt eine Realität fernab der angekündigten Ziele und verliert das Vertrauen in ein System, das ihm als Mobilität der Zukunft angepriesen wurde.

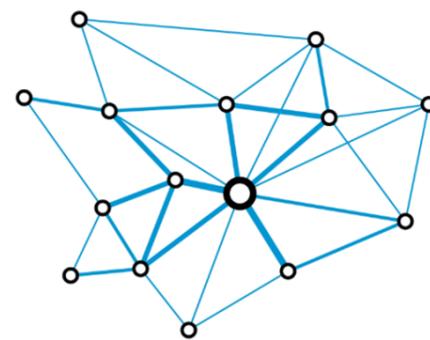
Die Aufgabe von Nahverkehrsplänen und ÖPNV-Konzepten ist schon jenseits von Krisen komplex: Zukünftige Handlungsoptionen benennen, zugleich den Aufwand im Auge behalten; übergeordnete Ziele erfüllen, die nur selten finanziert werden können; Verbindlichkeiten schaffen, dabei möglichst keinem Akteur ein Messer auf die Brust setzen. Nahverkehrsplanung



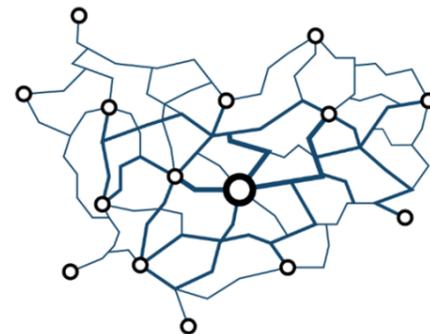
A Szenario maximale Bedienungshäufigkeit



B Szenario maximale Verbindungsqualität



C Szenario maximale Erschließungswirkung



ist dabei geprägt von einer Ungewissheit, was die Umsetzbarkeit angeht, doch aktuell ist die Schere zwischen planerisch Sinnvollem und politisch bzw. wirtschaftlich Machbarem weit geöffnet. Den Planenden muss dabei ein Spagat gelingen zwischen "so attraktiv wie möglich" und "so kosteneffizient wie nötig".

Geringes Budget, viele Aufgaben

Der ÖPNV muss vielerorts mit einem geringen Budget vielfältige Aufgaben erfüllen. Durch kurze Reisezeiten kann die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw entscheidend gesteigert werden. Auch deshalb werden Schnell- und Expressbuslinien gerade im regionalen Kontext als Ergänzung zum Angebot auf der Schiene bedeutsamer. Es gilt der Grundsatz: Der Bus muss möglichst dieselbe Route nehmen wie der Pkw: schnell, direkt und mit wenigen Zwischenhalten. Dort, wo dies gelingt, steigen die Fahrgastzahlen deutlich, wie beim PlusBus, der als Ergänzung zum Schienenverkehr in mehreren Bundesländern unterwegs ist.

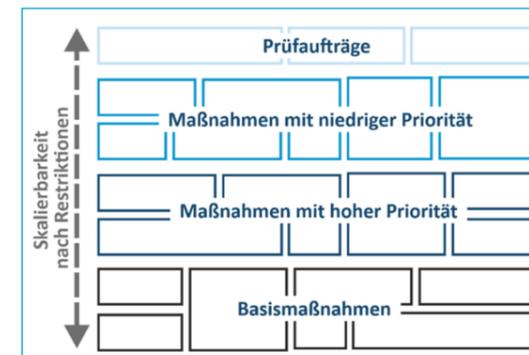
Für ein konkurrenzfähiges Angebot zum Pkw muss der ÖPNV nicht nur kurze Reisezeiten bieten, auch der Weg zur Haltestelle muss kurz sein. Dafür sind mit Quartiersbussen und Bedarfsverkehren viele neue Angebote geschaffen worden. Insbesondere flexible Bedienformen, die Fahrtweg und Abfahrtszeit an den konkreten Bedarfen der Fahrgäste ausrichten, standen im Zentrum vieler Förderprogramme. Mit dem Auslaufen vieler dieser Programme zeigt sich, dass dieser vermeintlich optimale ÖPNV in vielen Fällen hohe Kosten bei geringer Effizienz produziert. Anstelle des erhofften Lückenschlusses in der Anschlussmobilität entsteht in vielen Fällen nur eine Taxi-Konkurrenz zu Nahverkehrspreisen.

Autofahrer:innen können nicht nur ihre Zielorte und Route

wählen, sie können auch frei entscheiden, wann die Fahrt beginnt. Für den ÖPNV sind Fahrtenhäufigkeit und Takt in vielen Gegenden ein Nutzungshemmnis für potenzielle Fahrgäste. Aus diesem Grund will man oftmals das Angebot verdichten, sodass eine Fahrt ohne Fahrplanstudium spontan angetreten werden kann. Gerade in Groß- und Mittelstädten bestehen mit Stadt- und Straßenbahnen komfortable Angebote in dichtem Takt. Wo eine Bahn nicht umgesetzt werden kann, werden Metrobusssysteme entwickelt. Nicht nur für den ÖPNV-Betrieb, sondern auch für die Einrichtung notwendiger Infrastrukturen wie Busspuren oder Busschleusen fallen aber hohe Kosten an.

Man muss sich entscheiden

Um die zunehmend komplexeren Anforderungen an die Nahverkehrsplanung erfüllen zu können, bedarf es eines Ansatzes, der Reisezeiten, Erschließung und Takt gemeinsam betrachtet. Doch das allein reicht nicht, um den finanziellen und personellen Restriktionen gerecht zu werden. Vielmehr geht es darum, sich in vielen Fällen zu entscheiden zwischen mehr Verbindungen, dichteren Takten oder kürzeren Wegen zur Haltestelle. Im Zentrum steht ein Dreieck der Angebotsqualität. Innerhalb dieses Dreiecks müssen Prioritäten zwischen Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität gesetzt werden. So kann abhängig von den gesetzten Rahmenbedingungen das optimale ÖPNV-Angebot entwickelt werden.



Christian Kuhnert
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner
Tel.: 0231/999970-49
kuhnert@
planersocietaet.de

Ein optimales ÖPNV-Angebot baut nicht nur auf dichte Takte, schnelle Verbindungen oder kleinräumige Erschließung, vielmehr müssen alle Qualitäten bestmöglich zusammengebracht werden. Ein einziges ÖPNV-Produkt kann dabei nicht alle Funktionen abdecken: Der Bus, der so schnell wie möglich an seinem Zielort ankommen soll, kann nicht an jeder Straßenkreuzung halten. Und für den Bus, der auch die kleinsten Wohngebiete erschließt, wird ein 10-Minuten-Takt zu viel des Guten sein. Es braucht also mehrere Produkte mit verschiedenen Funktionen, um die Aufgaben eines attraktiven ÖPNV erfüllen zu können. Durch eine Netzhierarchie mit schnellen und langsamen, direkten und erschließenden sowie häufig und selten verkehrenden Angeboten können die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse zusammengeführt werden. Jedes einzelne Angebot bildet einen Baustein mit einer bestimmten Funktion. Ein funktionierendes Netz entsteht, wenn einzelne Bausteine passend zusammengefügt werden.

Baukasten-Prinzip ermöglicht flexibel skalierbares Netz

Für einen modernen ÖPNV ist ein flexibel skalierbares Netz erforderlich, dem einzelne Bausteine bei Bedarf hinzugefügt oder entfernt werden können. Dabei kann mit einer modularen Planung sichergestellt werden, dass das Gesamtangebot nicht nur bei Umsetzung aller Maßnahmen, sondern auch in möglichen Teil- und Zwischenzuständen funktioniert. In den Nahverkehrsplänen für die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis kommt das Baukasten-Prinzip bereits zum Einsatz. Weitere Nahverkehrspläne und ÖPNV-Konzepte werden folgen mit dem Ziel, ein Angebot zu entwerfen, das Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auch unter komplizierten Rahmenbedingungen ermöglicht. Das kann entscheidend dazu beitragen, die aktuellen Herausforderungen zu bewältigen, ohne ambitionierte Ziele aus den Augen zu verlieren.



Beispiel für eine Visualisierung: Die Fressgasse in Mannheim, eine beliebte Flaniermeile im Zentrum der Stadt, vor einer Umgestaltung (links) und danach (unten, in drei Varianten).

Fotos: Lebendige Ortsmitten für BW, 2024



© Lebendige Ortsmitten für BW, 2024

Visualisierungen

Bilder aus der Zukunft

Von der Durchgangsstraße zur belebten Ortsmitte – wie eine Visualisierung die Vorstellungskraft zukünftiger Mobilität stärkt.



Wie würde eine heute viel befahrene Straße durch die Ortsmitte verkehrsberuhigt und nahmobilitätsfördernd aussehen? Diese Frage stellen sich viele Kommunen. Häufig finden sich Planungen und Vorstellungen nur auf dem Papier und sind wenig greifbar. Mit Hilfe einer Visualisierung des Straßenraums, können Diskussionsprozesse sowie Denkanstöße initiiert werden und Planungen greifbarer kommuniziert werden.

Breitere Gehwege oder doch ein „Shared Space“?

Oder die Frage „Führen wir den Radverkehr im Mischverkehr oder doch auf dem eigenen Radweg?“ Bilder können hier eine andere Vermittlungsrolle einnehmen als eine herkömmliche textliche Stellungnahme. Sie machen direkt erlebbar, wie eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte aussehen kann. Im Rahmen des Projekts „Ortsmitten gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ unterstützt die Planersocietät das Verkehrsministerium Baden-Württemberg dabei, interessierten Kommunen nach deren Ideen und Wünschen für ihre Ortsmitte eine Straße ihrer Wahl grafisch umzugestalten

Wie läuft dieser Prozess ab?

Im Rahmen einer Interessenbekundung beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg bewerben sich Kommunen mit ihrer Ortsmitte und der Vision, diese nachhaltig umzugestalten. In einem Auftaktgespräch werden die Ziele und Wünsche für den Straßenraum seitens der Kommune vorgestellt und gemeinsam mit der Planersocietät erste Ideen generiert und diskutiert. Im nächsten Schritt werden bis zu drei Varianten erstellt, die den Straßenraum zugunsten der Nahmobilität neu aufteilen. Die Alternativen reichen von mehr Grün und mehr Sitz- und Spielmöglichkeiten bis hin zu qualitätsvollen Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie verträglicher Verkehrsführung bei gemeinsam genutzten Straßenräumen.

Grundlage für die visuelle Umgestaltung bilden ein Bestandschnitt sowie ein Bestandsfoto. Anhand dieser Pläne wird die zukünftige Situation in Form von 3D-Visualisierungen und Querschnitten entwickelt und ermöglicht somit einen direkten Vorher-Nachher-Vergleich.

Bilder sagen mehr als viele Worte

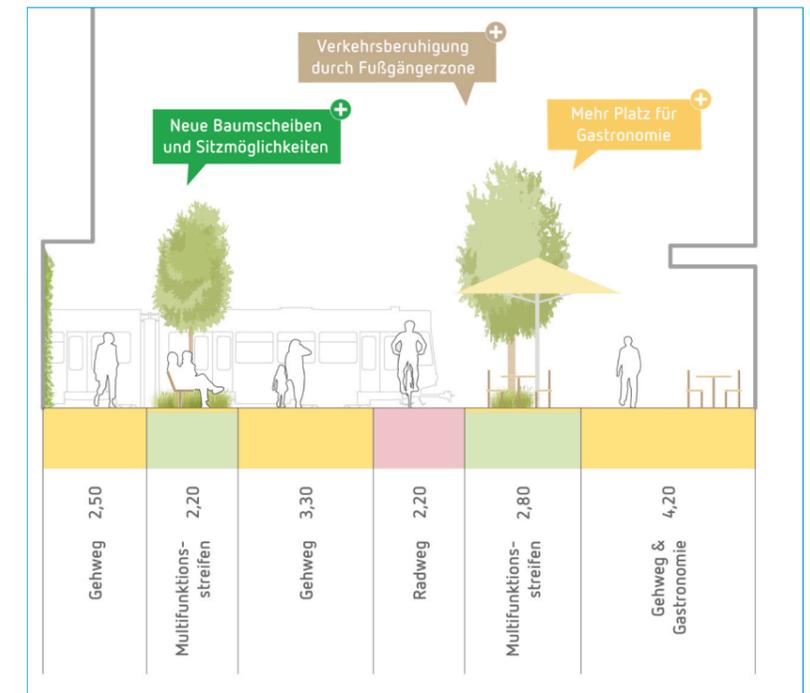
Die Visualisierungen eignen sich besonders als Kommunikationsmittel für den weiteren (Planungs-)Prozess der Straßenraumgestaltung. Im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen oder der Politik wird so auch unabhängig von Planungswissen und Affinität, ein erweiterter Personenkreis angesprochen. Mit den unterschiedlichen Varianten können die Visualisierungen auch als Startschuss genutzt werden, um ein generelles Stimmungsbild auf einfache Art und Weise abzufragen, und als Inspirationsgrundlage für weitere Planungen verstanden werden.



Neele Ashölder
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplanerin
Tel.: 0231/999970-48
ashoelder
@planersocietaet.de



Thomas Eltner
M. Sc. Raumplanung
Verkehrsplaner,
Stadtplaner AKNW
Tel.: 0231/999970-0
eltner
@planersocietaet.de



Viele Beispiele für einen Blick ins Morgen

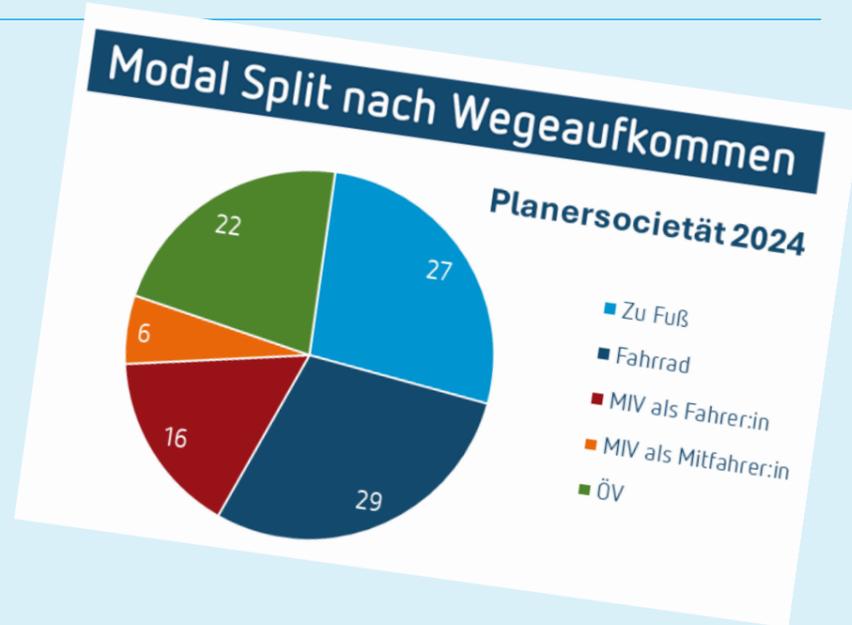
Der Visualisierungsservice des Landes Baden-Württemberg wird inzwischen rege nachgefragt. Auf aktivmobil BW (www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/visualisierungen), dem offiziellen Landesportal zur Rad- und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg, werden inzwischen zahlreiche Beispiele für Visualisierungen aus verschiedenen Kommunen gezeigt. Der Service steht in Baden-Württemberg nicht nur den Kommunen, sondern auch zivilgesellschaftlichen Gruppen zur Verfügung.

Visualisierungen über Baden-Württemberg hinaus

Die Planersocietät bietet Visualisierungen auch jenseits des Ortsmitten-Projektes und somit auch außerhalb von Baden-Württemberg an. Die spannenden Zukunftsbilder eignen sich eigentlich immer, sobald es um die Umgestaltung von Straßen oder Plätzen geht. Visualisierungen können damit zum Beispiel ein Bestandteil etwa eines Fuß- oder Radverkehrskonzeptes, aber auch eines Verkehrsentwicklungsplanes sein. Oder eben ein eigenes Projekt bilden, in dem sie etwa verschiedene Szenarien darstellen.

Interne Mobilitätsbefragung Erst das Fahrrad, dann die Füße und der ÖPNV

Die Frage, mit welchen Verkehrsmitteln die Menschen ihre täglichen Wege zurücklegen, zählt zum Handwerkszeug der Verkehrsplanung. Mobilitätsbefragungen führt auch die Planersocietät seit vielen Jahren und durchaus in größerer Zahl durch. Mit besonderer Spannung aber haben wir auf die Ergebnisse dieses „Projekts“ gewartet: die interne Mobilitätsbefragung der Planersocietät. An drei Stichtagen Ende April haben wir also unsere Wege aufgezeichnet. Und siehe da: Die Beschäftigten der Planersocietät fahren in erster Linie Rad, gehen aber auch viel zu



Fuß und fahren mit dem ÖPNV. Nur jede sechste Fahrt erfolgt mit dem Auto. Bei der Verkehrswende sind wir also schon auf einem gutem Weg.

Nimmt man die Wege zur Arbeit, liegt das

Rad noch deutlicher vorn, mit 52 Prozent klar vor Bussen und Bahnen (24) und dem Pkw (18, inkl. Mitfahrende). Wobei sich die Kolleg:innen in Karlsruhe, Bremen und Hamburg noch deutlich seltener hinter das Lenkrad setzen als die in Dortmund.

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Gold!

Als erstes Unternehmen in Dortmund ist die Planersocietät als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber mit dem Gold-Zertifikat ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird vom Bundesverband des ADFC vergeben, die Planersocietät erhielt das Gold bei ihrer Re-Zertifizierung.

In seinem Auditbericht hebt der ADFC besonders die in der Planersocietät gelebte wie geförderte Fahrradkultur hervor, darunter Rad-Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg oder die individuelle Streckenplanung durch die Radfahrbeauftragten, ebenso die Möglichkeit, das Dienst-Lastenrad und auch das E-Faltrad privat auszuleihen. Auf der Habenseite verbucht der ADFC auch den Zuschuss zum Deutschlandticket, wohingegen es keine Vergünstigungen für Autofahrende gebe, dafür einen betrieblichen Carsharing-Pool. Für Radfahrende der Planersocietät gibt es zudem diebstahl- und witterungsgeschützte Radabstellanlagen und auch eine Dusche.



Neues Büro in Dortmund Tolle Ausblicke

Im Januar hat das Büro Dortmund seinen neuen Standort auf Phoenix West bezogen. Der Umzug verlief, insbesondere auch dank unserer IT-Kollegen Kevin Bremehr und Dieter Koßmann, ohne jedes Problem. Die Kolleg:innen freuen sich täglich über die moderne Arbeitsumgebung, sehr gute Arbeitsbedingungen – und die tollen Ausblicke, die das Büro auf den alten Industriestandort Phoenix West bietet. Vis a vis stehen die Reste der Hochöfen 5 und 6 (einst gab es hier zeitgleich bis zu sieben) und die Halde Entenpoth, in Sichtweite liegen auch das Gasometer und die Reste eines Kühlturmes.

Wissenscamp Lehrreich

Nicht zum ersten Mal hat die Planersocietät ein Wissenscamp veranstaltet. Ein Tag Nachdenken über neue Themen, neue Strategien, über besseres Organisieren, angepasste Strukturen. Wichtig dabei: der offene Austausch. Themen waren nicht gesetzt, sondern wurden offen eingebracht. Ein Tag produktives Brainstorming im Kreis der Kolleg:innen. Mal ging es um Kommunikation, mal um Verkehrsrecht, mal um Quartiersgaragen, Fußverkehrsnetze oder Data Mining. Oder um Arbeitszeitverkürzung. Das alles in Form eines Barcamps, also eines offenen Workshops. Spannend war's und lehrreich!



Wissenscamp als offenes Austauschformat

Wenn Platz fehlt: Radverkehrsförderung per Erlass

Neue Möglichkeiten, Netzlücken zu schließen

Immer wieder stoßen Städte und Gemeinden, die den Radverkehr fördern wollen, an personelle, finanzielle, aber besonders auch räumliche Grenzen - weil der notwendige Platz fehlt. Erlasse der Ministerien schaffen hier in einigen Bundesländern neue Möglichkeiten.

Der optimale vom Kfz- und Fußverkehr getrennte Radweg sollte gemäß den aktuellen Regelwerken je nach Anzahl der Radfahrenden pro Tag zwischen 1,60 m (bei geringer Radverkehrsstärke) und 3,00 m (für eine Radschnellverbindung ab 2.000 Radfahrenden pro Tag) breit sein (im Einrichtungsverkehr). Dabei sind die Sicherheitsabstände zum Kfz-Parken oder zur Fahrbahn noch nicht berücksichtigt.

Ministeriumserlasse eröffnen die Chance zur schnellen Radverkehrsförderung

Radverkehrsanlagen mit den geforderten Breiten lassen sich unter den bestehenden räumlichen Gegebenheiten oft nicht umsetzen. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen ist die Realisierung häufig nur durch umfangreiche und zeitintensive Umbaumaßnahmen möglich, zudem müsste der vorhandene Platz weitreichend umverteilt werden. Dies steht dem Wunsch entgegen, die Situation für den Radverkehr schnell zu verbessern, wichtige Lücken im Radnetz zu schließen und somit die Verkehrswende weiter voranzutreiben.

Hier können und sollten zeit- und kostengünstigere Alternativen angestrebt werden, um den Radverkehr zu fördern und die Sicherheit für Radfahrende im Alltag

zu erhöhen. Dabei dürfen die Belange des Fußverkehrs nicht in den Hintergrund geraten. In den vergangenen Jahren wurde viele Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs im Straßenraum, die auf Grundlage der StVO nicht erlaubt waren, durch Erlasse der Bundesländer möglich gemacht.

Piktogrammketten

Eine mittlerweile weit verbreitete, wissenschaftlich untersuchte und auch im europäischen Ausland gängige Lösung für Straßen, auf denen eine getrennte Radinfrastruktur sinnvoll, aber nicht möglich ist, ist die Markierung von Piktogrammketten. Im Januar 2023 ebnete das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) per

Erlass den rechtssicheren Weg zur Umsetzung von Piktogrammketten. Piktogramme erhöhen einerseits die Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn, andererseits sind Radfahrende eher bereit, die Fahrbahn zu nutzen. Auch in Baden-Württemberg ist die Markierung von Piktogrammketten seit Dezember 2023 möglich; Schleswig-Holstein distanzierte sich hingegen aufgrund fehlender straßenverkehrsrechtlichen Verankerung bereits 2022 von dieser Lösung.

Schutzstreifen außerorts

Seit Januar 2024 können nun auch in NRW Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften markiert werden, um wichtige Netzlücken zu schließen oder eine kurzfristige Übergangslösung zu schaffen. Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg hatte bereits ein Jahr vorher einen vergleichbaren Erlass veröffentlicht. Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke der Straße darf in NRW bei



Pia Lesch
M. Sc. Raumplanung
Stadtplanerin AKNW,
Verkehrsplanerin
Tel.: 0231/999970-27
lesch@
planersocietaet.de

höchstens 4.000 Kfz/24h liegen; die Straße muss mindestens 7,00 m breit sein. In Baden-Württemberg können seit Ende 2023 per Erlass unter bestimmten Bedingungen auch Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn umgesetzt werden.

Tempolimit für den Kfz-Verkehr

Parallel zur Markierung von Piktogrammketten oder Schutzstreifen außerorts wird häufig die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit notwendig, um das Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr zu harmonisieren. Zur Anordnung etwa von Tempo 30 ist die besondere Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO darzulegen. Heißt: bei durchschnittlichen Verkehrsverhältnissen müsste die Unfallsituation negativ beeinflusst werden. Unfalhäufungen sind nicht notwendig, vielmehr reicht die (abstrakte) Gefährlichkeit von Verkehrssituationen zu bestimmten Zeiten aus. Ob eine Gefahrenlage vorliegt, ist aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse abhängig von einer Vielzahl von Faktoren wie Streckenführung, Ausbauzustand, witterungsbedingte Einflüsse, Verkehrsbelastungen und Unfallzahlen zu beurteilen. Die ERA bildet eine gute Grundlage, um ein Defizit der Verkehrssicherheit für den Rad- und besonders den Fußverkehr zu begründen, das wiederum eine potenzielle besondere Gefahrenlage verursacht.

Der komplette Neu- oder Umbau von Straßen erfolgt jedoch nur selten. Die Förderung des Radverkehrs bis zu einem solchen Ereignis aufzuschieben, ist keine tragbare Option. Durch die Erlasse der vergangenen Jahre haben sich neue Möglichkeiten eröffnet, schnell und kostengünstig Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umzusetzen.

Eine Auswahl aktueller Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge

Aktuelle Projekte

Möhnesee Mobilitätskonzept: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, unter besonderer Berücksichtigung des Ausflugs- und Freizeitverkehrs; Auftraggeberin: Gemeinde Möhnesee

Nienburg (Weser) Mobilitätskonzept: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, inkl. Beteiligungskonzept, Modal-Split-Erhebung, Verkehrserhebungen und Verkehrsmodell; Auftraggeberin: Stadt Nienburg

Raeren Mobilitätskonzept: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für die Gemeinde Raeren mit Beteiligungskonzept; Auftraggeberin: Gemeinde Raeren (Belgien)

Nagold Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept nach neuem Ansatz des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg - gerade für Klein- und Mittelstädte; mit Haushaltsbefragung und Öffentlichkeitsarbeit; Auftraggeberin: Stadt Nagold

Mobilitätskonzept für das Universitätsklinikum Gießen-Marburg: Integriertes Mobilitätskonzept für den Standort Marburg; Auftraggeber: Universitätsklinikum Gießen und Marburg

Hildesheim Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept für die Neustadt: Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept für die Aufwertung des öffentlichen Raums in der Neustadt, mit Varianten zur Straßenraumgestaltung und umfassender Bürgerbeteiligung; Auftraggeberin: Stadt Hildesheim

Schieder-Schwalenberg: Verkehrskonzept für die Altstadt Schwalenberg: Integriertes Konzept; Auftraggeberin: Stadt Schieder-Schwalenberg

URBANLand: Stadträume für neue Mobilität: Erstellung von vier individuellen Konzeptstudien mit unterschiedlichen Schwerpunkten der Mobilität; Vorbereitung eines Forums Transferveranstaltung; Auftraggeberin: OstWestfalenLippe GmbH

Leinebergland - Evaluation des On-Demand-Verkehrs in der Samtgemeinde: Schwerpunkt Analyse, Optimierung und Potenziale bedarfsgesteuerter Bedienformen; in Arge mit ioki; Auftraggeberin: Samtgemeinde Leinebergland

Baden-Württemberg Begleitforschung zu On-Demand-Verkehren landesweit: Begleitforschung u. wissenschaftliche Unter-

stützung On-Demand-Verkehre durch Auswertung von Betriebsdaten, Befragung (Nicht-)Kund:innen sowie Schulungen; in Arge mit Wuppertal Institut; Auftraggeber: NVBW/Verkehrsministerium BW

UBA: Schnittstellen zwischen ÖPNV und Fußverkehr: Praxisorientiertes Forschungsprojekt mit Fokus auf Erhebung der Attraktivität von Wegen zu ÖPNV-Haltestellen; Auftraggeber: Umweltbundesamt

Nahverkehrsplan für die Stadt Rüsselsheim am Main: Neuaufstellung des Nahverkehrsplans auf Basis einer Mängelanalyse, eines Anforderungsprofils, Angebots- und Maßnahmenkonzepts; in Arge mit ioki; Auftraggeberin: Stadt Rüsselsheim a. Main

Land Bayern: Leitfaden zu Mobilitätsstationen Erarbeitung eines landesweiten Leitfadens für Mobilitätsstationen; Auftraggeber: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen: Machbarkeitsstudien zum Quartiersparken: Stadtweite Bilanzierung von Angebot und Nachfrage im ruhenden Verkehr. Standortanalysen zu Quartiersgaragen und Mehrfachnutzung privater Parkmöglichkeiten. Auftraggeberin: Freie Hansestadt Bremen

Hamm Parkraumkonzept für die Innenstadt: Parkraumkonzept für die Innenstadt mit der Eruierung von Aufwertungsflächen sowie der Machbarkeit von Quartiersgaragen; Auftraggeberin: Stadt Hamm

Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg 2024-2025: Durchführung der landesweiten Programmmaßnahmen sowie der kommunalen Fußverkehrs-Checks in 15 Kommunen; Auftraggeber: NVBW/Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Fußverkehrskonzept für Leinfelden-Echterdingen, Walldorf und Ladenburg: Entwicklung von kommunalen Fußverkehrskonzepten; inkl. Netzplanung, Maßnahmenentwicklung und Beteiligung; Auftraggeberinnen: die jeweiligen Kommunen

Landkreis Gießen: Schulradroutennetz: Konzeption eines Radnetzes für 33 weiterführende Schulen und 7 Grundschulen, umfassende Beteiligung; Auftraggeberin: IVM Frankfurt/Rhein/Main

Frankfurt: Ermittlung des sichersten Schulwegs: Entwicklung eines Konzepts zur Ermittlung des sichersten Schulwegs für zwei Pilot-Grundschulbezirke; Roll-out-Konzept zur Anwendung in der Gesamtstadt; Auftraggeberin: Stadt Frankfurt

Radverkehrskonzept für die Stadt Reinbek: Bestandsaufnahme, Netzentwicklung und Maßnahmenentwicklung; Umfassende Beteiligung. Auftraggeberin: Stadt Reinbek

Radevormwald Entwurfsplanung für mehrere Fahrradstraßen: Bestandsaufnahme, Maßnahmenentwicklung inkl. Vorbereitung eines Verkehrsversuchs, Kostenschätzung, Bürgerbeteiligung; Auftraggeberin: Stadt Radevormwald

RUB Konzeption Fahrradstellplätze: Konzeption zur Entwicklung von Fahrradstellplätzen auf dem Gelände der Ruhr-Universität Bochum (RUB), Berücksichtigung der unterschiedlichen Bauphasen; Auftraggeber: Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW

Machbarkeitsstudie für eine Mobilstation Bremen Kattenturm-Mitte: Integrierte Planung der Haltestellenzusammenlegung und Erstellung eines Raumprogramms für ein Mobility-Hub; in Arge mit nts; Auftraggeberin: Freie Hansestadt Bremen

Modal-Split-Untersuchung für die Gemeinde Ganderkesee: Haushaltsbefragung mit Kennwerten zur Mobilität; Auftraggeberin: Gemeinde Ganderkesee

Modal-Split-Untersuchung für Kirchheim u.T.: Haushaltsbefragung mit Kennwerten zur Mobilität; Auftraggeberin: Stadt Kirchheim unter Teck

Variantenbetrachtung Deichumbau Benersiel: Untersuchung von Varianten beim Deichumbau und ihren Auswirkungen auf touristische Verkehre; in Arge mit Project M und SWUP; Auftraggeberin: Stadt Esens

Trier: Anwohner- und Lieferverkehrskonzept für die Innenstadt: Anwohner- und Lieferverkehrskonzept für die Fußgängerzone; Auftraggeberin: Stadt Trier

Veröffentlichungen und Vorträge

Dr. Michael Frehn, ADAC-Expertenreihe 2024: »Fußverkehr. Neue Wege gehen«: Deutschlandweite Vortragsreihe (7 Städte)

Gregor Korte, Deutscher Nahverkehrstag 2024 Koblenz: Nutzerzentrierte Nahverkehrspläne für einen attraktiven ÖPNV.

Gregor Korte (Planersocietät), Martin Grosch (Ioki), Patrick Düerkop (LNO Wiesbaden): Ein neues ÖPNV-Netz für Wiesbaden – quantitative und qualitative Methodik zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans. In: Der Nahverkehr 05/2024

Novelle von Straßenverkehrsgesetz und StVO

Ein kleiner Schritt in die richtige Richtung

Nach monatelanger Ungewissheit wurden im Sommer dieses Jahres die Novellen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschlossen. Kommunen bekommen damit endlich mehr Möglichkeiten, um den Umweltverbund vor Ort zu fördern. Für die dringend benötigte Verkehrswende reichen die Änderungen allerdings nicht aus.

Am 14. Juni 2024 war es endlich so weit: Zum Sitzungsende stimmten die Länder im Bundesrat dem Tagesordnungspunkt 36 zu, hinter dem sich die Novelle des StVG verbarg. Wenige Wochen später folgte die Änderung der StVO, die (mit einiger Verzögerung) am 11. Oktober in Kraft getreten ist.

Der Zustimmung im Bundesrat ging eine monatelange Hängepartie voran, nachdem der Bundesrat die StVG-Novelle im November 2023 zunächst überraschend ablehnte. Mit der Novelle wären neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch die Ziele Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Entwicklung als Anordnungsgründe ergänzt worden. Als Grund für ihre Ablehnung führten die vorwiegend unionsgeführten Bundesländer an, dass mit den zusätzlichen Zielen das bestehende Ziel der Sicherheit des Verkehrs abgeschwächt worden wäre. Expert:innen wiesen dies als unbegründet zurück. In der nun beschlossenen Novelle des StVG wird das bestehende Ziel „Sicherheit des Verkehrs“ noch deutlicher betont.

Was ändert sich für die Kommunen?

Mit dem angepassten rechtlichen Rahmen bekommen Kommunen nun eine ganze Reihe neuer Möglichkeiten an die Hand, um den Verkehr vor Ort verträglicher zu

gestalten. Dazu zählt die Anordnung von Tempo 30: Bestehende Tempo-30-Abschnitte können bei einer maximalen Entfernung von bis zu 500 Metern miteinander verknüpft werden. Bisher war dies nur bis maximal 300 Metern der Fall, sodass in der Praxis auf kurzen Streckenabschnitten häufige Wechsel zwischen Tempo 30 und Tempo 50 zu beobachten waren. Mit der neuen Regelung wird diesem „Flickenteppich“ zumindest etwas entgegengewirkt und mehr Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen. Darüber hinaus wird die Anordnung von Tempo 30 auch im Bereich von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und vielgenutzten Schulwegen erleichtert. Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sind dabei mitinbegriffen.

Weiterer Handlungsspielraum

Weitere Handlungsspielräume ergeben sich zukünftig für Kommunen hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraums, der an vielen Stellen einseitig auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet ist. Mit der Novellierung des StVG und der StVO wird die Ausweisung von Flächen für den Umweltverbund erleichtert und damit eine wichtige Grundlage für eine fairere Verteilung der oft begrenzt vorhandenen Flächen im Straßenraum geschaffen. Durch die Einrichtung von Busspuren und die Schaffung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr auch ohne bestehende Gefahrenlage entstehen hier neue Hebel für Verantwortliche in Kommunen und Straßenverkehrsbehörden.

Im Bereich des Parkraummanagements gibt es für Kommunen mehr Handhabe bei der Ausweisung von Bewohnerparkzonen: Statt des bisher notwendigen Nachweises



Niklas Engelhardt
M. A. Sozialwissenschaft
Verkehrsplaner

Tel.: 040/3346695-63
engelhardt@
planersocietaet.de

eines entsprechend hohen Parkdrucks, reicht zukünftig bereits ein zu erwartender Parkdruck aus. Wenn für ein Quartier im Rahmen eines vorliegenden Verkehrskonzepts eine Bewohnerparkzone vorgesehen ist, kann diese auch ohne zu erwartenden hohen Parkdruck angeordnet werden. Weiterhin werden mit der novellierten StVO unter anderem die Grundlagen für eine leichtere Anordnung von Fußgängerüber-

Für den Rad- und Fußverkehr kann auch ohne bestehende Gefahrenlage mehr Platz ausgewiesen werden.

wegen geschaffen. Zudem wird eine spezielle Beschilderung für Ladezonen eingeführt und Notbremsassistentensysteme dürfen zukünftig in Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen nicht mehr abgeschaltet werden.

Wie geht es weiter?

Die neuen Handlungsmöglichkeiten stellen für Kommunen und Verkehrsplaner:innen ohne Frage einen wichtigen Baustein dar, um die Verkehrswende vor Ort zu beschleunigen. Dementsprechend werden die Änderungen von Fachverbänden und Expert:innen überwiegend positiv bewertet. Dieselben Akteur:innen betonen jedoch zugleich, dass es weiterer Änderungen bedarf: So fehlt nach wie vor eine Implementierung der Vision Zero, worauf der ADFC und sogar der Bundesrat selbst hinweisen. Auch die zusätzlichen Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 werden etwa vom VCD als nicht ausreichend angesehen. Für eine echte Verkehrswende sind deshalb weitere Schritte in Form von Reformen des StVG und StVO unabdingbar.

Lieblingsorte

Über 80 Mitarbeiter:innen zählt unser Team. In guter Tradition stellen wir hier sechs von ihnen vor: mit ihren Lieblingsorten



Jule Engelmann (M. Sc.)

Der Stadt- und Regionalplanerin hat in Kassel studiert und arbeitet seit 2022 bei der Planersocietät in Karlsruhe. Ihre Schwerpunkte sind Fußverkehrs- sowie ÖPNV-Planung.

Der Staffelberg als Heimat

Auch wenn ich schon seit 10 Jahren nicht mal in der Nähe meines Heimatortes lebe, war mir schnell klar, dass mein Lieblingsort sich immer noch dort befindet: der Staffelberg in Oberfranken.

Unzählige Male bin ich schon hochspaziert. Als Kind mit der Familie, um Goldschnecken zu suchen oder in die Querkeleshöhle abzustiegen, als Jugendliche nachts mit Freund:innen. Auch heute als Erwachsene gehe ich bei so gut wie jedem Besuch in der Heimat einmal auf den Staffelberg – in den kalten Jahreszeiten am liebsten in Kombination mit einem anschließenden

Thermenbesuch. Im Sommer lockt die Felswand zum Klettern oder man belohnt sich nach dem Aufstieg mit Bier und Brotzeit in der Klausen. Für Fauler gibt es einen kurzen, relativ steilen Aufstieg, die Motivierteren parken am Friedhof in Staffelsstein. Der Staffelberg ist also immer das perfekte Ausflugsziel.

Von oben kann man die umliegenden Dörfer und Kloster Banz sehen, an klaren Tagen sogar bis zur Veste Coburg. Doch auch von unten ist der Anblick fantastisch und schon von Weitem sichtbar. Und sobald ich den Staffelberg sehe, weiß ich: Jetzt bin ich gleich daheim.

Zwischen den Welten...

Seit dem Umzug der Planersocietät habe ich nicht nur den kürzesten, sondern auch den schönsten Weg ins Büro. Da ich mit meiner Frau in der Nähe des Phoenixsees wohne, fahre ich hier entlang mit dem Rad zum Büro und zurück.

Auch sonst zieht mich der See mit seiner Umgebung regelmäßig an. Ob spazieren gehen, joggen oder Spike-Ball spielen, hier halte ich mich gerne auf. Besonders bei schönem Wetter gilt das auch mal für ein

Glas Wein oder für ein leckeres Bergmannbier direkt an der Wasserkante.

Mein zweiter Lieblingsort ist die Sporthalle, ein Gegensatz zu dieser idyllischen Umgebung. Als Hobby-Handballer und Teil einer Mannschaft des Dortmunder Stadtteils Höchsten verbringe ich einige Zeit in der Halle. Wer mal ein Handballspiel gesehen hat, weiß: das kann auch weh tun. Genau das macht es aber für mich auch aus. Die Körperlichkeit und Schnelligkeit des Spiels, die Vielseitigkeit der Anforderungen – all das lässt mich die Arbeit vergessen und sorgt damit für einen guten Ausgleich.



Dennis Jaquet (M. Sc.)

Der Raum- und Verkehrsplaner ist seit 2013 bei der Planersocietät. Als Teamleiter Mobilitätskonzepte beschäftigt er sich vor allem mit gesamtstädtischen und regionalen Mobilitätskonzepten, zudem ist er Digitalisierungsexperte im Büro. Ab 1.1.2025 ergänzt er die Geschäftsführung.



Niklas Rischbieter (M. Sc.)

Der Raum- und Verkehrsplaner arbeitet seit 2019 bei der Planersocietät. Er beschäftigt sich vor allem mit Fuß- und Radverkehrskonzepten sowie integrierten Nahmobilitäts- und Innenstadtverkehrskonzepten.

Nahes Grün für die Alltagsflucht

Der Rüpingsbach erstreckt sich im Dortmunder Süden von Barop nach Schönau, bis er in die Emscher mündet. Der Uferweg lädt zu entspannten Spaziergängen ein, angrenzende Bänke zum Verweilen.

An den Infotafeln wird die vergangene Industrie dargestellt. Der Rüpingsbach diente einst als Teil des Emschersystems der Abwasserentsorgung. Nach seiner Renaturierung wurden die ehemaligen Betriebswege durch eine Bürgerinitiative für den Fuß- und Radverkehr geöffnet; so entstand der mir nun so vertraute Uferweg.

Urlaub in Bullerbü

Bei der Frage nach meinem Lieblingsort fallen mir gleich zwei Sehnsuchtsorte ein: Neben den Bergen vor allem ein Land, das mich jedes Mal begeistert und wo ich meine innere Ruhe finde: Schweden.

Auf den Spuren von Astrid Lindgren entdeckte ich das schwedische Leben in gemütlichen Cafés mit frischgebackenen Kanelbullar (Zimtschnecken) und auf den vielen Loppis (Flohmärkten). Ich wandere am liebsten durch dichte Wälder und unberührte Natur, auf der Suche nach Blaubeeren und Elchen. Ich genieße die Ruhe der ländlichen Idylle, das Baden in den Seen,

die Sonnenuntergänge. Schweden fasziniert mich sowohl landschaftlich als auch kulturell und bietet den idealen Rahmen, um dem hektischen Alltag zu entfliehen und zur Ruhe zu kommen. Die roten Holzhäuser in Småland, der Duft von Kiefern, die malerischen Schärengärten – all das lässt mich die Natur hautnah erleben und jede Minute im Freien genießen.

Nirgends fühle ich mich so sehr mit der Natur verbunden und verbringe so viel Zeit draußen wie in Schweden. Es ist ein Land, das mich immer wieder verzaubert und mir hilft, mich zu entschleunigen und die einfachen Freuden des Lebens zu schätzen.



Kevin Bremehr

Der Informatiker arbeitet seit 2021 bei der Planersocietät in Dortmund. Er kümmert sich hier um unsere Technik. Ihm ist es zu verdanken, dass der Laden läuft – oder genauer: die Nullen und Einsen.

Die Ruhe auf dem Kanal

Mein Lieblingsort beginnt im Dortmunder Hafen und führt 223,45 km bis Papenburg. Der Dortmund-Ems-Kanal wurde 1899 als erster der großen Binnenschiffahrtskanäle eröffnet, zur Entlastung der Eisenbahn.

Hier verbringe ich gerne mehrmals die Woche meine Zeit im Kajak, ob bei Regen, Wind oder Schnee. Ich genieße die Ruhe der Natur. Auf dem Kanal lassen sich Eisvögel, Enten und Gänse mit ihren Küken, Nutria sowie der Deutschland-Achter und weitere Teile der Rudernationalmannschaft

beobachten. Im Sommer dreh' ich auch mal eine Runde auf dem SUP, kühle mich im Wasser ab und verbringe dort schöne lange Sommertage mit Freunden. Die Terrasse des Kanuvereins bietet einen perfekten Blick auf den Sonnenuntergang.

Rund 13 Kanalkilometer vom Kanuverein entfernt befindet sich das alte Schiffshebewerk Henrichenburg – das älteste in Deutschland. Auf der jährlichen Kanalfahrt des Kanuvereins überwinden wir mit unseren Booten die 14 m Höhenunterschied im neuen Hebewerk. Immer wieder beeindruckend!



David Madden (M. Sc.)

Seit 2013 arbeitet der Raum- und Verkehrsplaner bei der Planersocietät, wo er sich vor allem mit standortbezogenen Mobilitätskonzepten, integrierten Quartierskonzepten sowie Verkehrsgutachten beschäftigt.

Dynamisch, urban und vielfältig

Ich liebe das Urbane, wenn Leben auf der Straße herrscht, wenn viele unterschiedliche Menschen unterschiedlichen Dingen nachgehen.

Ich liebe Altbaufassaden in Straßen mit Baumallee, mit Restaurant, Bar oder Kiosk an der Ecke. Und ich liebe unfertige Freiräume zur Bottom-up-Gestaltung und mit Entwicklungspotenzial.

All das finde ich in der Dortmunder Nordstadt und am angrenzenden Hafen.

Die Nordstadt pulsiert und polarisiert, ist laut und manchmal stressig und auch nicht immer schön. Aber sie ist lebendig und vielfältig.

Und wie so oft lohnt sich ein Blick hinter die Fassade: dann findet man vielfältige kulturelle und soziale Initiativen und Veranstaltungen (beispielhaft sei hier der Hafenspaziergang genannt), entdeckt neue Restaurants, Bars oder Kreativorte, Flohmärkte oder Gemeinschaftsgärten, Chillspots oder Raves an der Wasserkante – je nach Gusto kann man sich treiben lassen und die Großstadt genießen.



Neele Ashölter (M. Sc.)

Die Raumplanerin arbeitet seit 2020 bei der Planersocietät in Dortmund und beschäftigt sich vor allem mit Fußverkehrsplanung und Konzepten für den ruhenden Verkehr.

Neu im Team

Markus Geiger (*1994, M. A. Transformationsmanagement) unterstützt uns seit März 2024 in Bremen. Er hat Transformationsmanagement in ländlichen Räumen an der Universität Vechta und zuvor in Würzburg und Cadiz (Spanien) Wirtschaftswissenschaften (B. Sc.) studiert.

Alexander Riss (*1997, M. Sc. Verkehrsplanung) unterstützt uns seit März 2024 in Karlsruhe. Er hat Mobilität und Infrastruktur am Karlsruhe Institut für Technologie sowie zuvor Geografie (B. Sc.) an der Universität Augsburg studiert.

Felix Regelsberger (*1991, M. Sc. Umweltingenieur) arbeitet seit März 2024 in Dortmund. Er hat Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bo-

denkultur Wien studiert und einige Jahre an einem Forschungsinstitut gearbeitet.

Melina Benetti (*2000, M. Sc.) arbeitet seit Mai 2024 in Karlsruhe. Sie hat Bauingenieurwesen am Karlsruhe Institut für Technologie und in Stockholm studiert und war im Projektmanagement bei SAP tätig.

Pia Melzer (*1998, Bachelor Professional Wirtschaft) arbeitet seit Juni 2024 als Referentin der Geschäftsführung in Dortmund. Die Industriekauffrau hat sich nebenberuflich zur staatlich geprüften Betriebswirtin weitergebildet.

Lukas Schroeder-Schilling (*1995, M. Sc., Raumplanung) arbeitet seit Juli 2024 wieder in Dortmund. Er hat zuvor bei einer

Kommune gearbeitet und war bereits von 2016 bis 2022 für die Planersocietät tätig.

Anna Vogel (*1994, B. A. Geografie) unterstützt uns seit August 2024 in Dortmund. Sie studiert Raumplanung im Master, hat zuvor in Würzburg und Cordoba Geografie studiert und war bei Planungsbüros tätig.

Thomas Eltner (*1990, M. Sc. Raumplanung) war bislang freier Mitarbeiter für uns und ist jetzt fest beschäftigt für die Themen Stadtplanung und Visualisierung.

Christian Döring, Felix Weiß und Frederick Heyroth haben als studentische Mitarbeiter bei der Planersocietät gearbeitet und konnten 2024 als wissenschaftliche Berater dauerhaft eingestellt werden.

Zum Schluss

Übergewicht

Das Bundesverkehrsministerium will das zulässige Gesamtgewicht von Fahrradanhängern begrenzen: auf 50 Kilo für mitgeführte ungebremste Anhänger.

Schnell nachgerechnet: Meine Söhne dürfen nicht mehr in den Anhänger, aber die sind auch schon erwachsen. Aber die zwei Kisten Saft, die ich damit regelmäßig transportiere? Passt noch, stelle ich fest, die zweite Kiste Bier aber nicht mehr (außer die kleinen Bergmann-Kisten). Oder doch, 60 Kilo sind erlaubt, wenn die Anhängerkupplung auf Höhe der Hinterradachse befestigt ist. Zudem gilt die Regelung nur für neue Anhänger, nicht für alte.

Puh, nochmal Glück gehabt.

Der ADFC und auch Hersteller von Fahr-



radanhängern sind natürlich trotzdem erbobst, völlig zurecht. Wer einen Fahrradanhänger besitzt, kann damit Autofahrten ersetzen, zum Beispiel, indem er oder sie Getränkekisten damit transportiert. Wird die 50-Kilo-Grenze eingeführt, ist man schnell übergewichtig unterwegs, ob nun mit der zweiten Kiste Bier oder dem zweiten Kind. Und fährt dann doch Auto.

Überraschend ist vor allem die Regelungsfreude des Ministers. Sonst überlassen er und seine Partei gern alles Mögliche dem Markt, oder aber sie vertrauen auf den technischen Fortschritt. Und überhaupt – wäre eine Gewichtsgrenze für Pkw nicht viel naheliegender?

Lust auf mehr Informationen?

Standort Dortmund:
 Konrad-Zuse-Str. 1, 44263 Dortmund
 Tel. 0231 / 99 99 70-0

Standort Bremen:
 Am Wall 142, 28195 Bremen
 Tel. 0421 / 649 153-45

Standort Karlsruhe:
 Röntgenstraße 6, 76133 Karlsruhe
 Tel. 0721 / 831 693 -10

Oder online:
info@planersocietaet.de
<https://planersocietaet.de>
[linkedin.com/company/planersocietaet](https://www.linkedin.com/company/planersocietaet)
[instagram.com/planersocietaet](https://www.instagram.com/planersocietaet)
[facebook.com/planersocietaet](https://www.facebook.com/planersocietaet)
[Youtube: planersocietaet.de/yt](https://www.youtube.com/channel/UC...)

Wir freuen uns auf Sie!